**Deutscher Bundestag** **Drucksache 18/13219**

**18. Wahlperiode** 26.07.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

# Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Oliver Krischer, Katharina Dröge, Cem Özdemir, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Renate Künast, Kerstin Andreae, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Britta Haßelmann, Bärbel Höhn, Dieter Janecek, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Peter Meiwald, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

## Zusammenhang möglicher kartellrechtswidriger Absprachen deutscher Automobilhersteller mit Manipulationen an Dieselfahrzeugen

In der Ausgabe 30/2017 hat der Spiegel Auszüge aus Dokumenten veröffentlicht, wonach sich die fünf deutschen Autohersteller Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen bei fahrzeugtechnischen Details über Jahre abgesprochen haben sollen. Mehr als 200 Mitarbeiter der Unternehmen sollen sich in 60 Arbeitsgruppen und in über 1 000 Sitzungen vielfach geheim über die Entwicklung ihrer Fahrzeuge, Kosten, Zulieferer und Märkte ausgetauscht haben. Sie hätten in einem exklusiven Kreis „technische Standards“ festgelegt und sich abgestimmt, in neuen Fahrzeugen „nur bestimmte technische Lösungen“ einzusetzen. Betroffen könnten alle Autos sein, die die fünf großen Automobilhersteller seit den 1990er Jahren verkauft haben – vielleicht auch schon früher.

Im speziellen Fall scheinen die Absprachen der fünf Automobilhersteller im direkten Zusammenhang zu stehen mit den Dieselbetrugsfällen, also der Existenz von illegalen Abschalteinrichtungen und den Grenzwertüberschreitungen bei Stickoxiden. Auf zahllosen Treffen soll es Absprachen gegeben haben über die maximale Größe von Tanks für AdBlue, dem Harnstoffgemisch, mit dem Stickoxide in harmlose Bestandteile aufgespalten werden. Die Hersteller verständigten sich offenbar aus Kosten- und Marketinggründen auf kleine Tanks, die nicht ausreichen können, um die Abgase auch bei höheren Fahrleistungen ohne stetige Wiederbefüllung zu reinigen. Sie schalteten damit den Wettbewerb um eine effektive Abgasreinigung aus und setzten einvernehmlich auf Diesel als klimafreundliche Technologie, anstatt andere Antriebsarten weiterzuentwickeln.

Die Enthüllungen treffen die Automobilindustrie Deutschlands in einer sensiblen Phase, in der sie alle Ressourcen bräuchte, um den internationalen Wettlauf um umweltfreundliche Antriebsarten zu überleben. Der Imageschaden für den Ruf Deutschlands als Produktionsstandort ist hingegen monetär kaum abschätzbar. Auch die Folgen für die Umwelt und die Gesundheit der Menschen lassen sich nur schwer berechnen.

Angesichts der Tragweite der oben geschilderten Berichte ist es dringend notwendig, eine Bewertung der Bundesregierung zu erhalten. Relevant ist für den Deutschen Bundestag zudem die Frage, welche Informationen die Bundesregierung

und insbesondere das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Arbeitskreise der Automobilwirtschaft und die darin erfolgten Absprachen hatte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass es eine Arbeitsgruppe der fünf großen deutschen gab/gibt mit dem Titel „AK Dieselmotoren“?

   Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

   Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

   Welche Erkenntnis hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

   War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

   Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

   Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich der konkreten Inhalte dieser Arbeitsgruppe?

2. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen sich einvernehmlich darauf verständigt haben, auf die Dieseltechnologie als vermeintlich klimafreundliche Antriebsart zu setzen, anstatt alternative Antriebsarten zu entwickeln?

   Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

   Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

   Welche Erkenntnis hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

   War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

   Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

3. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen sich auf eine gemeinsame Tankgröße für „AdBlue“ verständigt hatten?

   Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

   Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

   Welche Erkenntnis hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

   War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

   Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

4. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen sich auf zwei Hersteller für die Produktion ihrer „AdBlue“ Tanks verständigt hatten?

   Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor? Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

   Welche Erkenntnis hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

   War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

   Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

5. Gab es interne Vermerke von Mitarbeitern der Bundesregierung oder untergeordneter Behörden (bitte präzisieren), die auf die Auffälligkeit zu geringer „AdBlue“ Tankgrößen hingewiesen haben, und welche Inhalte hatten diese gegebenenfalls?

   Wurde solchen Hinweisen nachgegangen?

   Wenn ja, wie?

   Wenn nein, warum nicht?

6. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass Audi der Europäischen Kommission mitgeteilt hatte, dass es eine Vereinbarung der deutschen Automobilhersteller auf Vorstandsebene über die „AdBlue“-Tankgrößen gegeben habe?

   Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

   Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

7. Sind bei der Typgenehmigung oder anderen behördlichen Aktivitäten des Kraftbundesamtes oder anderer Bundesbehörden oder -ministerien jemals Verdachtsmomente über illegale Absprachen und/oder Kartellverstöße der fünf deutschen Hersteller aufgetaucht?

   Wenn ja, wann und zu welchen Themen?

   Wie ist die Bundesregierung mit diesen Hinweisen umgegangen, und welche Konsequenzen wurden gezogen?

8. In welcher Weise und wann erstmals hat die Bundesregierung seit Einführung der Harnstoff-Einspritzung (AdBlue) zur Reduzierung der Stickoxidemissionen die Größe der Tanks im Verhältnis zur Kilometerleistung bis zum Auffüllen überprüft?

   Welche Ergebnisse hatten diese Überprüfungen?

9. Ab wann gab es Hinweise, dass die Tanks nicht ausreichend dimensioniert sein könnten?

   Ist die Bundesregierung/das Kraftfahrt-Bundesamt diesen Hinweisen oder anderen Verdachtsmomenten nachgegangen, die Tanks könnten nichts ausreichend dimensioniert sein?

   Wenn nein, warum nicht?

   Wenn ja, bei welchen Herstellern und Typen, und mit welchen Ergebnis?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

10. In welcher Weise wird bei der Typgenehmigung die Funktionsweise einer Abgasreinigung mit AdBlue auch in Hinblick auf die Service-Hinweise zum Nachfüllen von AdBlue überprüft?

    Welches Ergebnis hatten diese Tests (bitte einzeln auflisten)?

11. Hat die Bundesregierung/das Kraftfahrtbundesamt seit Einführung der AdBlue-Technologie Feldtests zum Harnstoffverbrauch und zur Größe der Tanks durchgeführt?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

12. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus der Frage des Abgeordneten Oliver Krischer vom 22. Juli 2017 nach möglichen Absprachen von Herstellern über zu gering dimensionierte AdBlue-Tanks gezogen?

13. Welches Volumen haben die AdBlue-Tanks von auf dem Markt befindlichen Fahrzeugen deutscher Hersteller (bitte nach Fahrzeugmodellen getrennt auflisten)?

14. Falls sich nun Fahrzeuge mit nach Einschätzung der Bundesregierung zu klein dimensioniertem AdBlue-Tank in Betrieb befinden, ist dann eine Verbesserung der Leistung der Abgasreinigung über ein Software-Update überhaupt möglich?

    Wenn ja, auf welche Weise?

15. Inwieweit hat die Frage zu klein dimensionierter AdBlue-Tanks bei den bisher schon angeordneten oder freiwilligen Rückrufen eine Rolle gespielt, und wie wurde mit diesem Aspekt umgegangen (bitte für alle betroffenen Hersteller und Fahrzeugmodelle auflisten)?

16. Beinhalten die Rückrufe dementsprechend Änderungen bei den Serviceintervallen zum häufigeren Auffüllen des AdBlue-Tanks?

    Wenn nein, warum nicht?

17. Hält die Bundesregierung im Hinblick auf das von ihr auszurichtende sog. „Diesel-Forum“ Software-Updates für Euro-5- und Euro-6-Fahrzeuge für ausreichend, um die Stickoxid-Belastung von Innenstädten relevant zu reduzieren?

    Wenn ja, mit welcher Reduktionsrate rechnet sie im Durchschnitt der Fahrzeuge?

    Wenn nein, welche weiteren konkreten Nachrüstmaßnahmen wird sie von der Herstellern verlangen, um welche Emissionsreduktion zu erreichen?

18. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus möglichen Absprachen der Hersteller, einvernehmlich auf den Diesel als umweltfreundliche Technologie zu setzen, anstatt alternative Antriebsarten zu entwickeln, für die Zukunft der Automobilwirtschaft Deutschlands und insbesondere im internationalen Wettbewerb um klimafreundliche Mobilität?

Berlin, den 25. Juli 2017

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333